

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

A ESTRADA DE FERRO BAHIA AO SÃO FRANCISCO E A CONFIGURAÇÃO URBANA DA
CIDADE DE ALAGOINHAS-BAHIA

Mayara Mychella Sena Araújo (SEI)

A Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco e a Configuração Urbana da Cidade de Alagoínhas-Bahia

Resumo

No final do século XVIII, um sacerdote fundou uma capela no sítio em que existe atualmente o município de Alagoínhas. Em 1852, por Resolução Provincial, o então povoado Santo Antonio das Lagoínhas foi elevado à categoria de vila, sendo desmembrado de Inhambupe. Em 1868, a sede do município foi transferida para o sítio onde se erguia a estação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco; ficando a antiga conhecida por Alagoínhas Velha. A nova sede foi elevada à categoria de cidade, por Lei Provincial em 1880. O artigo remete-se ao processo de implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco na cidade de Alagoínhas – Ba, em 1863, considerando como essa interferiu nas condições da nova realidade, observada pela cidade que esteve relacionada ao modal ferroviário enquanto elemento atuante do arranjo territorial do crescimento de Alagoínhas. No artigo aponta-se o ferroviarismo como dispositivo potencializador da dinâmica urbana de Alagoínhas.

Palavras chaves: Cidade de Alagoínhas, Ferrovia, Transformação Urbana.

Introdução

A configuração do território brasileiro foi facilitada pelo estabelecimento de centros de desenvolvimento e conseqüente concentração de vias e fluxos, especialmente, no litoral e um relativo “vazio” no interior, o que se refletiu nas grandes diversidades sócio-espaciais presentes no território nacional. A constituição da malha viária, vital para a configuração territorial do país, se deu de forma lenta e gradativa. Nesta perspectiva, as tentativas de colonização do Brasil limitaram-se, em princípio, a pontuar a extensa costa marítima com pequenos núcleos de povoamento. As ligações, entre estes, se davam quase que exclusivamente pelo oceano, afinal eram praticamente inexistentes as vias de comunicação por meio terrestre. Com o estabelecimento do Governo Geral tal realidade sofreu algumas alterações, já que foram implantadas as “cidade sede” na Bahia propiciando o alastramento da população pelo Recôncavo Baiano – que nesse momento histórico estava voltado para a produção canavieira – tomando, mais tarde, a direção do interior do estado.

A prática da pecuária extensiva constituiu-se em outro elemento marcante na ocupação e configuração do território baiano. De grande relevância no apoio a lavoura canavieira, a criação de gado acompanhava com a mesma intensidade a expansão das plantações de cana-de-açúcar e, como ambas dependiam de vastas áreas para a sua ampliação, gerou-se sérios

conflitos entre os pecuaristas e os agricultores, já que estes não podiam mais compartilhar os mesmos espaços. Nesse contexto, a expansão da pecuária em território baiano tomou os rumos do interior, caminhos foram abertos ao longo dos vales dos principais rios, rotas traçadas e pequenos núcleos estabeleceram-se como pontos de apoio para as tropas (as estâncias), implantados de forma dispersa (geralmente com ligação apenas com a capital).

Na conquista do território estadual e na expansão do povoamento, a atividade missionária também foi significativa. No interior, o serviço catequético¹ não só foi intenso como difuso, “a administração dos serviços religiosos à população rural bastante dispersa, levou a arquidiocese a fundar capelas, [...] como marcos da conquista de territórios [...]” (LEÃO, 1989 *apud* SILVA, 1989, p. 83). São exemplos, de localidades que assim surgiram: Santo Antônio de Jesus, Santo Amaro e Alagoinhas. Portanto, pode-se dizer que tanto as atividades missionárias como as sedes das fazendas de pecuária têm papel relevante na formação dos núcleos urbanos no interior do território baiano.

A implantação e expansão da malha ferroviária que se processou a partir da década de 1850 atendiam a necessidade de escoamento da produção agropastoril do interior do estado, além de integrar os centros produtores aos portos e/ou ao centro metropolitano. Acompanhando essa lógica pode-se dizer que a ocupação regional da Bahia iniciou-se com a consolidação dos pontos de passagem e feiras de gado ao longo das estradas das boiadas, de onde floresceram, no século XIX, as primeiras estradas de ferro que se irradiavam por estes caminhos, causando impactos ao povoamento e ao sistema urbano em formação no estado. Consideradas como alavanca política para unificação do território nacional e, especificamente na Bahia, as estradas de ferro possibilitaram um conjunto de práticas estratégicas, afinal buscava organizar o espaço, diminuindo as distâncias entre o litoral e o sertão, utilizando-se de linhas de conexão pré-existentes.

O caso da implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, além de representar o pioneirismo das inovações tecnológicas do advento ferroviário no estado, representava também a expansão e conformação de núcleos urbanos já existentes e que ganhariam notoriedade com a chegada da estrada de ferro. O vale do rio São Francisco, que se explorado tudo daria, era, portanto, o interesse do governo estadual na busca por capitais comerciais e agrários, promovendo a expansão mercantil. A construção da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco ocorreu com relativo pioneirismo frente ao quadro nacional, ainda em 1853, a partir de concessão a um particular, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz, transferida mais tarde ao capital inglês “*Bahia and San Francisco Railway Company*”, passando por sucessivas concessões até ser estatizada no Governo Vargas, 1935, formando

junto com mais cinco ferrovias a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, posteriormente Rede Ferroviária Federal S.A., privatizada em 1996, passando a Ferrovia Centro Atlântica S.A.

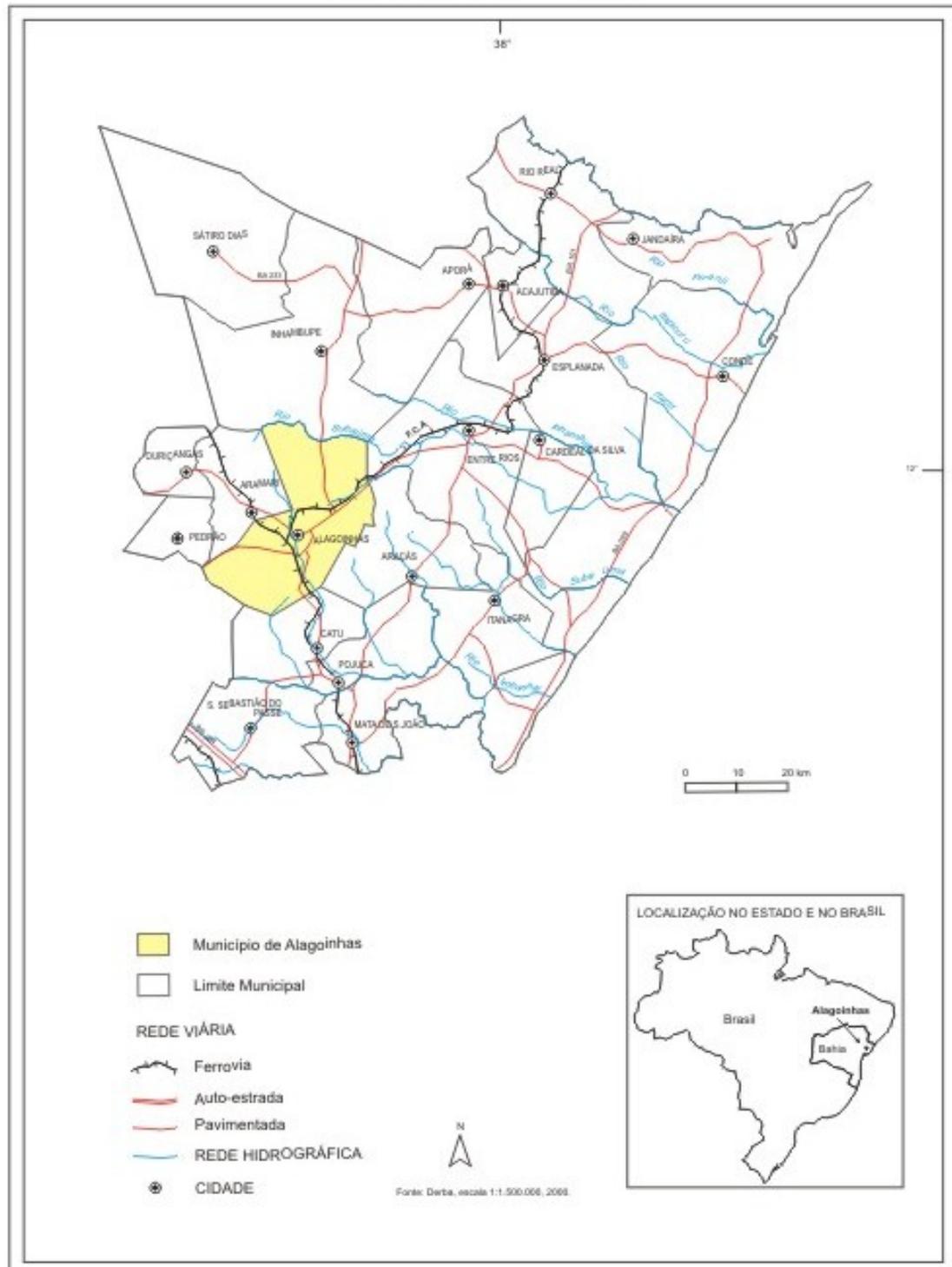
Portanto, da combinação dos interesses globais com os processos locais é que são (re)construídas as formas de relação entre os espaços geográficos, que passam ou a ser portadores de novos papéis ou consolidam sua antiga condição funcional. Nesse sentido, só é possível dimensionar o impacto e o significado das múltiplas transformações sociais em um local, se entende-se o seu processo de formação e a relação que, historicamente, estabelece com outros locais. Seguindo a lógica proposta pelo dispositivo ferroviário, de cruzar vales, ligar núcleos urbanos e aproveitar os melhores e mais tradicionais caminhos de circulação de pessoas e mercadorias já existentes (rotas das boiadas), a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco atingiu Alagoinhas permitindo um novo arranjo social, cultural, econômico e político à cidade situada na região econômica² Litoral Norte da Bahia; à aproximadamente 107 km da capital baiana, com acesso rodoviário feito pelas rodovias BA-093 e BR-101, e, limitando-se com os municípios de Inhambupe (ao norte), Catu e Araçás (ao sul), Entre Rios e Araçás (leste) e Aramari (oeste) (Figura 1).

Breve Histórico: Surgimento da Cidade de Alagoinhas

Em 1777, mesmo com a expulsão de muitos jesuítas do território nacional, um padre fugitivo chamado, possivelmente, de João Augusto Machado que havia chegado ao Brasil, através de uma ordem católica belga, designado a servir em Catuiçara (ex Bom Jardim, hoje, cidade de Teodoro Sampaio), instalou-se numa região de sítio agradável, livre do alcance de perseguições dos Pombalinos. No final do século XVIII, o referido sacerdote (primeiro a construir moradia, criando a fazenda Ladeira, posteriormente, dos herdeiros de José Dias, e mais tarde dividida nas fazendas: Coqueiros, Santo Antônio e Suzanópolis) ergueu uma capela, segundo Resolução de Consulta da Mesa de Consciência e Ordens de 15 de outubro de 1816, ao redor da qual se formou o primeiro povoado – Santo Antonio das Lagoinhas – com pequenas casas, próximo de uma lagoa de águas refrescantes, hoje, conhecida como Fonte dos Padres. Com a chegada de escravos fugitivos, boiadeiros, imigrantes, mercadores (carregando gêneros e mercadorias pela estrada), índios aldeados e pequenos agricultores o local firma-se enquanto povoado.

Os primeiros habitantes das terras de as “Lagoinhas” que se deparavam, freqüentemente, com “lagoinhas d’água” (originando o nome da cidade, pela aglutinação das palavras “as” e “lagoinhas”) se instalavam na região alta, dos tabuleiros, onde procuravam

Figura 1
 ESTADO DA BAHIA
 REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE
 MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS



construir espaços de sobrevivência e sociabilidade como, as feiras, que contribuíram para a gradativa inserção da cidade no cenário sócio-político da Bahia.

O jesuíta fundador permaneceu por cerca de 20 anos, dedicando suas atividades sacerdotais a esta comunidade. Sendo substituído, em 1816, pelo Padre José Rodrigues Pontes que elevou o povoado à categoria de Freguesia, no governo de D. João VI. A freguesia Santo Antonio das Lagoinhas (como era chamada), por força da Resolução Provincial nº 442 de 16 de junho de 1852 (assinada pelo vice-presidente da província da Bahia, Álvaro Tibério Moncorvo Lima) passou à categoria de Vila, tendo sido desmembrada de Inhambupe. Em 2 de Julho de 1853 foi instalado o município de Alagoinhas, sendo o Coronel José Joaquim Leal o primeiro presidente eleito para o Conselho Municipal, em sessão presidida pelo Capitão Januário Pereira de Carvalho (membro da Câmara de Inhambupe) que apossou o presidente do Conselho e demais vereadores.

Foi no contexto modernizador em curso no país, da segunda metade do século XIX, que a Vila ganhou projeção com a aprovação do projeto de implantação da Estrada de Ferro que intentava ligar a Província da Bahia ao Rio São Francisco. Assim é que a história da cidade de Alagoinhas se confunde com a da própria ferrovia na Bahia. O Governo Imperial promulgou o decreto lei nº 1299, de 19 de dezembro de 1853, e em outubro do mesmo ano, teve início a construção dos 125 quilômetros e 680 metros da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, cujo traçado alcançava os tabuleiros da Vila de Alagoinhas.

Com autorização do reverendo D. José Rodrigues Pontes, no mesmo lugar onde foi erguida a capela primitiva, seriam colocadas as primeiras pedras, em 1863, para que fosse erguida a Catedral de Santo Antonio, em 1868 o prédio foi abandonado, pois a cidade, acompanhando a linha férrea, desceu três quilômetros. Devido a instalação da ferrovia e a importância que a Vila adquiriu, pela condição de importante parada no sistema ferroviário, Alagoinhas, através, da Lei Provincial nº 1957 foi elevada à categoria de Cidade em 7 de junho de 1880. A chegada da ferrovia e a transposição da cidade fizeram com que a área em volta da lagoinha (em torno da Fonte dos Padres) voltasse a ser curral de bois, imprimindo à cidade duas imagens: “*Alagoinhas Nova*” - emergente e “*Alagoinhas Velha*” - decadente. Como sugerem os versos da alagoinhese Maria Feijó:

A locomotiva cansada
Vai empurrando tudo
Que encontra na frente
Quebrando o silêncio
Da noite longa e monótona
De repente

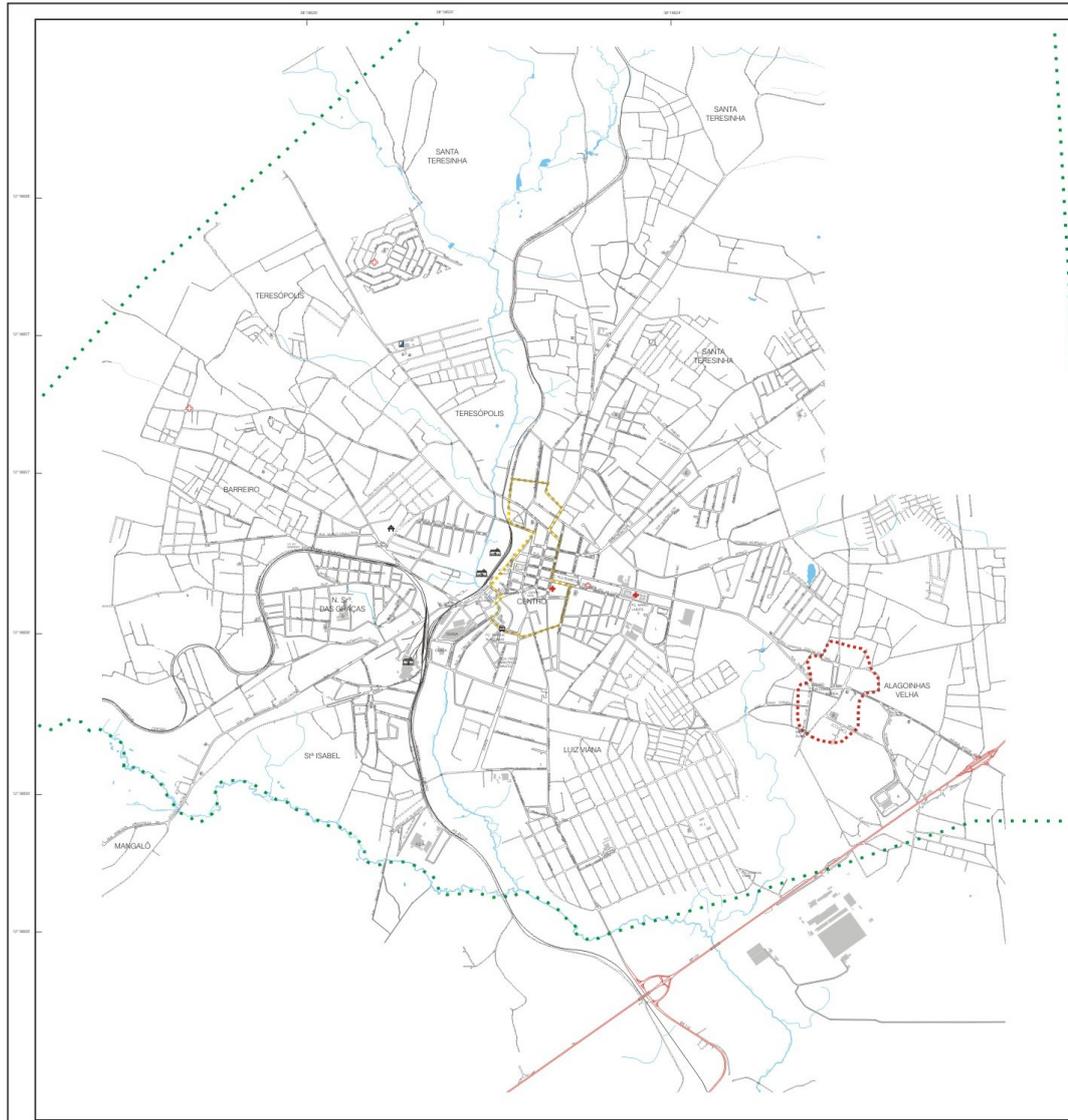
Numa fúria desenfreada
Alteia e apressa o ritmo
Zangada, com ódio visível:
Eu mato tudo, eu como tudo, eu como tudo [...] (FEIJÓ, 1970 *apud*
MENEZES, 2004, p. 36).

A ferrovia foi construída a três quilômetros de distância do núcleo inicial da Vila de Alagoinhas, longe das moradias, da feira, da igreja e da sede da cidade (até então existentes) causando uma transformação urbana que, em outros termos, concorreu determinadamente, para desestruturação e esfacelamento do núcleo inicial da cidade. E, segundo trata a história, a transferência da antiga cidade de Alagoinhas para a parte baixa da região, ocorreu cinco anos depois da inauguração do terminal das linhas da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, a Estação de Alagoinhas. Dessa forma, observamos que os desdobramentos ocasionados pela ferrovia atingiram direta e indiretamente os vários âmbitos de formação da cidade e em Alagoinhas ela atuou não apenas como agente indutor do crescimento e consolidação da cidade, mas também como sendo protagonista da história de formação desta.

Alagoinhas: A Materialização do Espaço da Cidade

A cidade é produzida por uma multiplicidade de agentes, alterações na configuração da sua estrutura física significam, também, profundas transformações nas formas de convívio social. Alagoinhas teve sua origem semelhante à de grande número de cidades baianas (ligada à construção de uma capela, erigida às margens das estradas e / ou caminhos de passagens de boiadas) consolidou-se como povoado e como importante feira de cavalos e carneiros, tendo a sua história marcada (na segunda metade do século XIX) pela chegada da ferrovia, que em virtude da localização da estação terminal (situada distante três quilômetros da sede) alterou profundamente o cenário existente, ou seja, o antigo centro foi removido para o local onde florescia a nova cidade (Figura 2).

Observando-se a figura é possível compreender a concretização da cidade. É importante ressaltar que a delimitação da área central foi realizada considerando a divisão dos Setores Censitários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2000, onde foram usados os setores um e cinco. Para a delimitação do centro antigo não foi possível considerar os setores censitários, porque estes compreendem áreas que não faziam parte deste, quando observada a história da cidade. Portanto, para a delimitação do centro antigo foi realizada adaptação da figura da expansão urbana da cidade de Alagoinhas, apresentada por



- ESTRUTURA URBANA
- CENTRO ANTIGO em fase anterior
 - CENTRO ATUAL
 - PERÍMETRO URBANO
 - ESTAÇÃO FERRADA
 - 1 - Estação do Alagoinhas
 - 2 - Estação de Santa Teresinha
 - 3 - Estação da Luziviana
 - Estação de Transferência
 - Cemitério
 - Hospital
 - Equipamentos de Saúde
 - Estação de Tratamento de Água
 - Prefeitura Municipal
 - Terminal Rodoviário
 - Templos Religiosos
 - Órgãos Institucionais
- REDE VIÁRIA
- Ferrovia
 - Rodovia
 - Via Pavimentada
 - Via Não Pavimentada
 - Caminho
- HIDROGRAFIA
- Curso D'Água
 - Lago / Lagoa
- 0 100m
- FONTE: Prefeitura Municipal
*Delimitação baseada em dados cartográficos



Silva, S.³, 2002, p. 30.

A cidade e sua história são produtos histórico-culturais, acumulados ao longo do tempo a partir da relação: sociedade e natureza.

[...] a história da cidade revela-a como obra e produto que se realiza como realidade espacial concreta, cujo movimento é produto de um processo histórico cumulativo, revelando ações passadas ao mesmo tempo que o futuro se tece no presente e, nesta condição, revela possibilidades presentes a vida cotidiana (CARLOS, 2004, p.14).

Dessa forma o termo materialização da cidade se refere tanto ao processo de concretização do espaço central (aqui entendido como um ponto articulador no qual se concentram as atividades; bens; serviços e órgãos institucionais), como na multiplicidade de aspectos que envolvem as ações humanas nas formas de apropriação do espaço. Essa noção de concretização da cidade nos permite entender que a vida urbana de Alagoinhas girou em torno de dois centros: Alagoinhas Velha, “decadente” (onde havia muitos sítios, com grandes plantações de laranjeiras e algumas lavouras) e Alagoinhas Nova, “emergente” (onde se situa a estação inicial da ferrovia). A primeira permaneceu estagnada no tempo, sem comércio e com uma população insignificante; enquanto a segunda crescia a passos largos, privilegiada pelo posicionamento e facilidade de transporte.

As ruas principais de Alagoinhas Velha são duas ruas paralelas, que contam a história das brigas e violências da população, ali desenroladas, quando da transferência do povoado, no princípio do século. As mudanças eram feitas debaixo de apupos, pedradas, ao som de versinhos que insultavam... Era a maioria reclamando uma desintegração cultural. Era o medo da vila decair com o aparecimento de uma outra cidade ali tão pertinho, numa situação privilegiada de posicionamento, e contando com uma grande área de tabuleiro em terreno plano. Era a previsão de desenvolvimento e progresso para a futura cidade que contava com facilidade de transporte para a Capital e várias outras cidades do interior baiano. Era o desabafo dos que ainda lutavam pela sobrevivência de um lugar condenado à estagnação e decadência (SANTOS, J. 1987, p. 28).

O modal ferroviário permitiu à população da cidade, até então condenada ao isolamento, viajar, se comunicar, comportamentos que elevaram a mentalidade das pessoas alterando profundamente a vida sócio-cultural de Alagoinhas. Além de cumprir um de seus papéis, o de permitir a mobilidade das pessoas estimulando a disseminação de idéias e informações, o transporte ferroviário, também, propiciou à cidade acelerar os fluxos de entrada e saída de mercadorias, facilitando o estabelecimento da feira às margens da estação e da Praça J. J. Seabra ao redor da qual se consolidaram casas comerciais, bancos e farmácias.

O novo núcleo central consolidou-se assumindo a função de supridor de bens e serviços. Neste sentido, Alagoinhas emerge como prestadora de serviços, para as cidades vizinhas (Araçás, Inhambupe, Aramari, Entre Rios, Catu), dotada de colégios, hospitais meios de comunicação e lazer. E, o núcleo antigo, periferia em relação ao centro atual, assumiu o caráter de uso, predominante, residencial. Na medida em que a cidade se amplia, tornam-se mais complexas as relações, sociedade e espaço:

[...] a cidade se reafirma enquanto espaço social, na medida em que se trata da realização do ser social ao longo do processo histórico. Deste modo, a análise da cidade, em sua dimensão espacial, se abre para a análise da vida humana em sua multiplicidade (CARLOS, 2004, p. 15).

Dessa forma, Alagoinhas teve “o trem” como propulsor do seu crescimento, o que nos permitiu dizer que ela foi transformada pela ferrovia, tornando-se passagem obrigatória de todos que buscavam o Norte e Nordeste do país, firmou-se como importante entroncamento ferroviário, tendo se revelado como geradora de empregos diretos e indiretos (tanto pela manutenção dos serviços ferroviários, como do próprio crescimento das atividades comerciais).

Atraídas pelos empregos gerados com a construção da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, diversas famílias escolheram Alagoinhas para moradia, esse movimento influenciou decisivamente nos processos políticos e econômicos da cidade. Essas famílias ao se instalarem na cidade, implantavam seus negócios no comércio; ou instalavam pequenos curtumes (indústria de beneficiamento de couro, onde era aproveitado o rebanho da região); ou ainda, construía armazéns, principalmente, de fumo que era selecionado e usado na fabricação de cigarros e charutos, destinados a abastecer a Capital e o Sertão. Outras formas de geração de empregos, diretos e indiretos, eram os Galpões, instalados à margem dos trilhos, onde as mercadorias eram desembarcadas e armazenadas, sendo posteriormente transportadas para outras regiões pelos “caixeiros viajantes”, personagens sociais que sobreviviam da venda destas mercadorias nas localidades mais longínquas, onde os “trilhos do progresso” (como muitos autores chamavam as estradas de ferro) ainda não tinham chegado.

Acompanhando esse surto de crescimento, a chegada da ferrovia trouxe um novo otimismo local. As primeiras casas de telha foram construídas ainda em 1863, ano de inauguração do trecho da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco que atingia a cidade de Alagoinhas. Tendo sido instalados, ainda, os “grandiosos” cinemas Azi e Capitólio, além de várias outras construções como, o Estádio Antonio Carneiro (Carneirão), o Paço da Prefeitura,

o prédio do Instituto Nacional de Seguro Social (INSS), o Fórum Ezequiel Pondé e o prédio dos Correios.

Dessa forma, a análise espacial da cidade nos revela um momento no qual a vida cotidiana da sociedade esteve marcada por um processo de transformação que modificou tanto o espaço urbano como as formas de apropriação desse espaço, alterando a dinâmica de expansão e conformação de Alagoinhas.

A Cidade: Evolução Urbana (1963-1990)

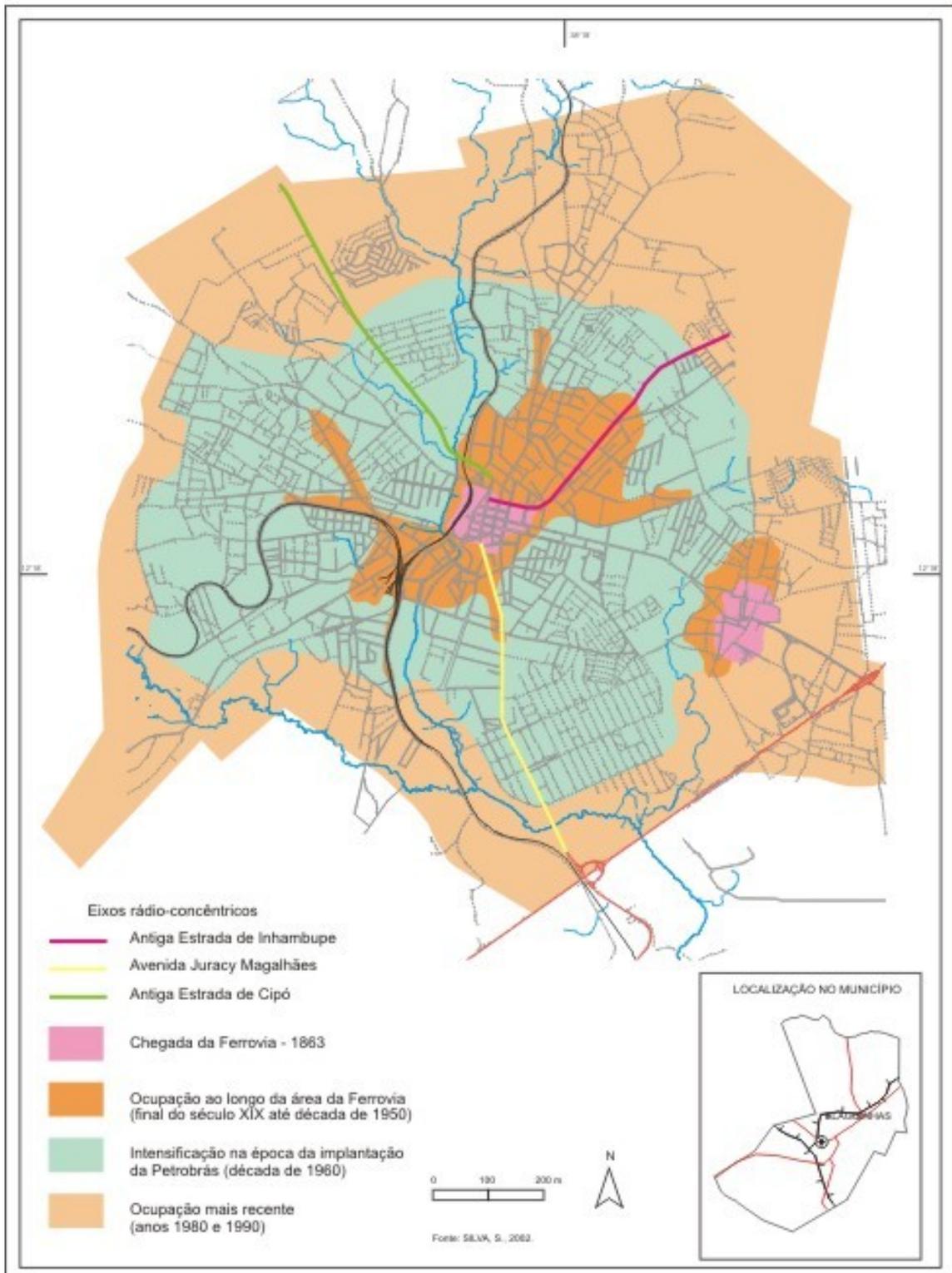
Considerando o crescimento de Alagoinhas e dada a forma de organização do espaço, a partir da ferrovia, para melhor compreensão da dinâmica urbana da cidade, faz-se necessário observar, ainda que brevemente, a evolução urbana da cidade entre 1863 e 1990 (Figura 3). Observando a figura e levando-se em consideração o caráter atrativo do ferroviarismo, as primeiras casas que foram sendo construídas às margens dos trilhos – de maneira a definir o traçado interno da cidade – foram agrupando nas áreas próximas à Estação de Alagoinhas as atividades comerciais e prestação de serviços, definindo a área central.

O objetivo da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco era atingir o vale do Rio São Francisco em Juazeiro-Bahia, mas quando os trilhos chegaram a Alagoinhas, nota-se que esse não seria alcançado, afinal a extensão da estrada de ferro para o noroeste dava-se sentido Aracaju-Sergipe, a partir da Estação de Alagoinhas e não para Juazeiro. Assim é que novos estudos foram realizados pela Comissão da Junta da Lavoura⁴, a fim de que se pudesse encontrar uma solução na tentativa de alcançar o São Francisco.

Até, aproximadamente 1880, ano que foi inaugurada a segunda estação, chamada São Francisco ou Estação do Prolongamento, a ocupação da cidade ocorria perto dos trilhos, definindo um padrão de crescimento linear de ocupação do espaço. E nas áreas próximas ao novo e antigo centro de Alagoinhas era observada uma tendência de ocupação dos eixos rádio-concêntricos “definido por três eixos de circulação de caráter regional: a antiga estrada do Cipó, a estrada de Inhambupe e a Avenida Juracy Magalhães” (CONSÓRCIO SERETE / INCREMENTA, 1977, p. 09) (Figura 3).

Concluído o prolongamento da estrada de ferro sentido Juazeiro-Ba, a mesma passou a contar com um ramal que seguia essa direção e outro que ia para Aracaju-Se. A ocupação e expansão da cidade, neste sentido, acompanhavam às margens do rio Catu e efetivavam os assentamentos residenciais, provocando o surgimento do bairro de Santa Terezinha (um dos mais antigos da cidade), além dos bairros do Teresópolis e Barreiro. Por volta de 1930, as

Figura 3
 ESTADO DA BAHIA
 CIDADE DE ALAGOINHAS
 EVOLUÇÃO URBANA - 2006



oficinas da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro foram sendo instaladas em Alagoinhas e mesmo com a área urbana já consolidada, estas permitiram o maior crescimento econômico da cidade, como se pode compreender das palavras de Joanita Santos:

Os alagoinhenses continuavam a viajar de trem. De modo particular a implantação da linha férrea concorreu para a manutenção do serviço ferroviário, como nas Oficinas da Leste sediadas por muitos anos na cidade. A Companhia ainda era proprietária de muitas casas, que cedia para moradia dos funcionários mais graduados (SANTOS, J. 1987, p. 24).

Dessa maneira, a VFFLB além de contribuir com o crescimento econômico da cidade, permitiu ainda a elevação da qualidade de ensino com a instalação pelo Conselho Ferroviário de Ensino e Seção Profissional (com sede em São Paulo) da Escola Profissional Ferroviária de Alagoinhas, mais tarde conhecida como Centro Profissionalizante de Alagoinhas (SENAI). Esta formou caldeiros, metalúrgicos, torneiros mecânicos, eletricitas, soldadores e tornou-se referência em termos de ensino técnico profissional no Norte e Nordeste do país. A VFFLB instalou, ainda, por volta de 1947, a terceira estação ferroviária da cidade (Estação da Leste), em cujo prédio, hoje, funciona a Secretária de Saúde de Alagoinhas.

Portanto, a expansão da cidade, observada no final do século XIX até 1950 foi facilitada pelo uso comercial na área central e adjacente à ferrovia, que contava com a presença da feira semanal como atrativo de grande número de pessoas, em busca de mercadorias. Alagoinhas era, nesse período, a principal supridora de produtos da região econômica Litoral Norte, tendo a produção de fumo, couro, leite e laranja como fatores de destaque e repercussão econômica na região.

Nesse momento da expansão urbana, a população ia instalando-se junto às oficinas da VFFLB, da Estação de São Francisco, sempre seguindo a tendência linear, convergindo na Avenida Dois de Julho (que seguia a ferrovia); a Rua Quinze de Novembro, ao longo da qual, surgiram os bairros de Santa Isabel, Nossa Senhora das Graças e Mangalô. Tendo-se definido o processo de ocupação linear, a população vai buscando preencher o vazio entre os eixos rádio-concêntricos (que se estendem por cerca de 3 km), distribuindo-se mais densamente junto ao centro e tornando-se descontínua a medida que dele se distância.

Uma particularidade do caso de Alagoinhas, no que se refere à esta configuração, foi que se ocupou primeiramente o centro e as bordas, com formas de parcelamento e de edificação diferenciados e, progressivamente, foram sendo preenchidos os vazios entre o centro e a periferia na forma de uma ocupação mais densa na área central e mais rarefeita à medida que avança para as bordas (MATOS, 2002, p.17).

Dessa forma, a área vai sendo ocupada com uso, predominantemente, residencial, a partir da década de 1960 quando vão surgindo vários loteamentos como, Jardim Petrolar e Jardim América. E, somente, a partir da década de 1980 é que a cidade começa a se expandir ao longo da BR 101. A configuração urbana da cidade de Alagoinhas é consequência de todo o processo de ocupação do espaço, ao longo de sua história. Pode-se dizer que a necessidade de acesso ao centro da cidade de Alagoinhas, pela população regional, atraída pelas atividades que nele se processavam, também, facilitou a sua ocupação e expansão.

Considerações Finais

Erguida, por volta de 1816, às margens das estradas das boiadas e como vários núcleos urbanos na Bahia, Alagoinhas teve uma capela como ponto de partida para formação de uma vila, ao redor da qual se consolidou a feira de passagem dos caixeiros viajantes que seguiam rumo ao Piauí, atravessando o interior do estado. Chegou à condição de município ao ser desmembrado de Inhambupe, em 1868. Com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco em 1863, a cidade passou por um processo de transformação, tendo o antigo centro sido transferido para a nova sede, às margens da Estação de Alagoinhas, ao redor da qual a cidade se consolidou e expandiu.

Num período em que o trem era algo extraordinariamente novo, um conjunto de novas imagens da modernização passou a guiar o crescimento de Alagoinhas. Várias famílias atraídas pela estrada de ferro, passaram a se instalar às suas margens, estimulando as práticas comerciais e conseqüentemente de ampliação da cidade. Em outras palavras o ferropiarismo atuou na cidade de Alagoinhas-Bahia, como um elemento estrutural de organização do espaço antecedente, permitindo um processo de conformação urbana, onde a cidade foi organizada segundo o traçado da estrada de ferro. Configurando-se como dispositivo propulsor do crescimento, a ferrovia trouxe para Alagoinhas um novo dinamismo, segundo o qual a cidade observou uma nova realidade.

Alagoinhas após ter o espaço da cidade materializado a partir da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, consolidou-se como centro fornecedor de produtos para cidades vizinhas. Até a década de 1960, Alagoinhas destacou-se na prática das atividades agrícolas: com as plantações de fumo e mandioca, além de ter sido, também, maior produtora de laranja da Bahia, recebendo a fama de “terra da laranja” entre 1948 e 1953. A cidade ostentou, ainda, o título de maior produtora de leite do estado na década de 1970, com a prática da pecuária extensiva na produção de gados de leite, corte e couros.

Dessa forma, a cidade de Alagoinhas, ao longo dos anos, atuou como área central das atividades produtivas para a região econômica Litoral Norte. Nos primórdios de sua ocupação com as feiras de passagem; ao longo do século XIX até a década de 1960, como entroncamento ferroviário. A cidade, portanto, sempre teve o papel de redistribuidora de produtos para àquela região, desenvolvendo atividades de repercussão regional.

O processo de globalização do mercado conta com avanços tecnológicos de velocidade e informação, visando a minimização do tempo consumido. Desse modo, os processos de integração espacial confrontam-se com: a evolução técnica da informação (privilegiando tendências de conexão dos lugares); e com a lógica de transportes na economia globalizada buscando a integração espacial. Considerando uma das funções básicas do transporte, que é de promover a integração entre sociedades, torna-se compreensível o papel desempenhado, atualmente, pelos governos na busca da intermodalidade dos transportes, principalmente, nos modais terrestres (rodoviário e ferroviário). Apontamos que este deve ser o objetivo, para que Alagoinhas e outras cidades brasileiras possam seguir na rota de crescimento. Também destacando a necessidade de investimentos no setor social, afinal só uma melhor distribuição de renda pode nos levar ao tão desejado desenvolvimento nas escalas, local, regional e nacional.

No âmbito da cidade de Alagoinhas existe a necessidade da promoção de políticas públicas de prevenção do patrimônio arquitetônico e cultural da cidade, a fim de que se possa manter viva na memória dos cidadãos alagoinhenses o importante papel desempenhado pela ferrovia, afinal foi alicerçada nesta que a cidade fomentou o crescimento e consolidação das atividades comerciais que elevaram a cidade à condição de centro redistribuidor de produtos para região. Este artigo é, portanto, mais que uma tentativa de resgate da história da cidade, é resultado de um esforço particular que representa um começo para futuros estudos que permitam uma nova realidade às estradas de ferro, no contexto da intermodalidade dos transportes para a cidade de Alagoinhas.

Referências

BARROS, Salomão A. *Vultos e feitos do município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas e Indústria LTDA, 1979.

BRANDÃO, Maria de Azevedo et al. *Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição*. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado; Academia de Letras da Bahia; Universidade Federal da Bahia, 1998.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Uma leitura sobre as cidades. *Cidades*. v.1, n. 1, Presidente Prudente, 2004. Disponível em: <<http://www.cidadesrevista.com.br>>. Acesso em: 08 jul. 2005.

CARVALHO, Nilo. Alagoinhas comemora hoje sua emancipação. *A Tarde*, Salvador, 02 jul. 2001. Disponível em: <<http://www.atarde.com.br/arquivo/index.php>>. Acesso em: 24 nov. 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. 4. ed. São Paulo: Ática, 2002.

_____. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989.

CONSÓRCIO SERETE / INCREMENTA. *Plano Diretor Urbano da Cidade de Alagoinhas*. Salvador, v.3. jun. 1977

FARIA, Sérgio Fraga Santos. O apagão dos transportes. *A Tarde*, Salvador, 02 jul. 2001. Disponível em: <<http://www.atarde.com.br/arquivo/index.php>>. Acesso em: 24 nov. 2004.

_____. Análise crítica do macro-planejamento do transporte de cargas no Brasil: uma releitura da obra de Vasco Neto. *Bahia Análise & Dados – SEI*. 2. ed. Salvador, v. 13, p. 153-160, set. 2000.

FERNANDES, Ana et al.(organizadores). *Cidade & História: Modernização das Cidades Brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: MAU/UFBa, 1992.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – Uma perspectiva histórica. *Planejamento e Políticas Públicas*. n. 13, p. 183-211, jun. 1996.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Demográfico 2000: Setores censitários da área urbana de Alagoinhas*. IBGE, 2000.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E ARTICULAÇÃO MUNICIPAL (INTERURB). *Estudo de expansão urbana: Mapa base da cidade de Alagoinhas*. Salvador: SUDENE / CNDU, 1982. 1 carta preliminar obtida por restituição planialtimétrica de fotografias 87 cm x 116 cm. Escala 1:10.000.

LUZIA, Iraci Gama Santa. *Entrevista sobre a cidade de Alagoinhas-Bahia: depoimento* [mar. 2005]. Entrevistador: M. Araújo. Alagoinhas:[s.n.], 2005. 2 cassetes sonoro (120 min). Entrevista concedida para o trabalho monográfico: A Ferrovia e a Configuração Urbana da Cidade de Alagoinhas-Bahia.

MATOS, Juliane Vieira de Oliveira. *Análise da Implementação dos Instrumentos de Planejamento Urbano na Atual Gestão no Município de Alagoinhas – Bahia*. Salvador: Universidade do Estado da Bahia, 2002.

MENEZES, Jorge Luiz Dantas et al. *A decadência sócio-econômica do município de Alagoinhas – Ba: O caso da ferrovia*. Alagoinhas: Faculdade Santíssimo Sacramento, 2004.

NILO, Eden. *Alagoinhas cidade ferroviária*. Alagoinhas, 1999

PREFEITURA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS (PMA). *Planta base da cidade de Alagoinhas*. Alagoinhas: PMA, 2000. 1 CD. 1 mapa, color, Escala 1:10.000.

Revista Ferroviária. *No Brasil e no Mundo*. Seção Ferrovias – Resumo Histórico. Disponível em: <<http://geocities.yahoo.com.br/row701/ferrovia-textos-01.htm>>. Acesso em: 03 mar. 2005.

ROCHA, Francisco Ulisses Santos *A mobilidade a pé em Salvador*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2003.

_____. *O transporte sobre trilhos e a formação da cidade do Salvador: 1860 a 1930*. Salvador: Universidade Federal da Bahia 2000.

SAMPAIO, Antônio Heliodoro Lima. *Formas Urbanas: Cidade Real & Cidade Ideal; Contribuição ao Estudo Urbanístico de Salvador*. Salvador: Quarteto, 1999.

SANTOS, Joanita Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros Editores Ltda, 1987.

SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello et al. *Urbanização e Metropolização no Estado da Bahia: Evolução e Dinâmica*. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989.

_____. *Globalização e Reestruturação Territorial no Estado da Bahia*. Geografia. Rio Claro, v. 2, p. 67-85, out. 1996.

SILVA, Suraia Maria da. *Reflexões sobre o Desenvolvimento Sustentável: Estudo de caso em Alagoinhas*. Salvador: Universidade do Estado da Bahia, 2002.

TECNOSAN engenharia s/c ltda. *Plano Diretor Urbano de Alagoinhas – Bahia*. Salvador: PRODUR, v. 7, nov. 2000.

ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovia e a Rede Urbana na Bahia. Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

¹ Segundo Leão (in SILVA) os serviços catequéticos ocorriam quando os jesuítas e padres se reuniam em aldeias, fundadas por eles, para ministrar os ensinamentos cristãos e a língua portuguesa aos índios, além de discipliná-los nos trabalhos domésticos e agrícolas (1989, p. 83).

² Entendem-se regiões econômicas como unidades espaciais, estabelecidas pela Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia, comumente utilizadas para a divulgação de estatísticas agregadas. Comportam, de forma geral, grande heterogeneidade interna – entre os municípios integrantes – em termos econômicos, sociais e demográficos.

³ SILVA, Suraia Maria da. *Reflexões sobre o Desenvolvimento Sustentável: Estudo de caso em Alagoinhas*. 2002, 66f. Monografia (Graduação em Bacharelado em Urbanismo) – Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2002.

⁴ Nas palavras de Zorzo (2001) era uma equipe de representantes dos proprietários de terra e agricultura, considerada entidade “patriótica” destinada a discutir, projetar e representar acerca da conveniência da estrada de ferro, que constituiria “empresa proveitosa a muitas Províncias Centrais que poderão transportar os seus produtos e fazer todo o comércio pelas águas do rio [de São Francisco]”.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.